

Comenzaré con lo que dijo uno de nuestros grandes poetas: "PUERTO DE GRAN CANARIA SOBRE EL SONORO ATLANTICO,/ CON SUS FAROLES ROJOS EN LA NOCHE CALINA,/ Y EL DISCO DE LA LUNA BAJO EL AZUL ROMANTICO/ RIELANDO EN LA MOVIBLE SERENIDAD MARINA".

La historia más reciente de nuestro puerto se remonta al año 1881 en el que se suscribe un "Proyecto de un puerto de refugio en el de La Luz" y el 20 de abril de dicho año se crea la primera Junta de Obras de los Puertos de La Luz y de Las Palmas. Las obras se subastaron en septiembre de 1882 adjudicándose a D. Néstor de la Torre quien la cedió a la firma Swanston y C.^a en 1883 siendo recibidas oficialmente el 11 de Agosto de 1902.

Según viejas estadísticas remontadas a 1863 el puerto de refugio recibe un total de 682 buques con 65.709 Tns. desglosados en 36 de vapor, 635 de vela y 11 de guerra. Al ponerse en servicio las obras iniciadas se pasa en 1903 a 2.282 vapores y en 1913 a 4.976. Como dato comparativo diré que en el año 1981 fue de 519.105 pasajeros, 50.484 automóviles y 9.413 buques con un tonelaje de 53 millones.

Todos los isleños conocen el puerto y han visto cómo ha ido progresando año tras año. Al unísono con él ha ido también progresando nuestra muy querida Gran Canaria. Yo me pregunto: ¿quién ha permitido a quien progresar, el puerto a Gran Canaria o Gran Canaria al puerto?. Creo, sin duda, que el puerto ha sido el que ha permitido el progreso, conjuntamente con el aeropuerto.

Las guerras han influido sobre el tráfico portuario: unas, para sus crisis, las del 14 y 39, y otras, para su auge, el cierre del Canal de Suez como consecuencia de la de Israel-Egipto que dio lugar a que el puerto alcanzara sus cotas más altas en tráfico y tonelaje.

Recordamos, al igual que otros muchos, los años en que principalmente los buques de pasaje en viaje turístico no atracaban en el muelle sino que quedaban fondeados por fuera del "Muelle Grande", hoy de La Luz, y que comenzaron a atracar una vez puesto en servicio el Dique, allá por los años 30,



**DON ARMANDO
BORDES MARTÍN,
CONSIGNATARIO**

llamado posteriormente del "Generalísimo". En aquel fondeo los buques eran materialmente rodeados de pequeños botes en los que, a golpe de remo, iba el "cambullón" a ofrecer toda clase de mercancías a pasajeros y tripulación que no saltaban a tierra. Hay cantidad de anécdotas sobre esta característica que tuvo nuestro puerto. Recuerdo una sobre la venta de pájaros. Tenía en su mano el "cambullonero" una jaula que contenía un soberbio ejemplar de pájaro canario de los que solemos decir que cantan en el dedo. Un tripulante lo adquiere y el vendedor le hace un cambio y le envía hacia el buque otro que cantaba un poco menos y que además, tenía un defecto en una pata no notado momentáneamente. Se va el buque y vuelve en otra escala, el tripulante localiza al "cambullonero" vendedor del ejemplar y le dice: "Viaje anterior, tú venderme pájaro cojo". El susodicho vendedor le contesta con nuestra característica socarronería canaria: "Choni", ¿tú querer pájaro para cantar o para bailar?

Nuestro puerto está abierto las 24 horas del día a la navegación. Presta toda clase de servicios a los buques que lo visitan con eficacia y diligencia y los que, giramos alrededor del Puerto nos sentimos satisfechos, conjuntamente con autoridades y centros oficiales, de estos servicios, base indiscutible para atraer a sus radas y muelles a buques de todas las banderas sin distinción ni preferencias.

Puerto de La Luz y de Las Palmas, antesala de la Gran Canaria, te digo: ¡Salve reina de los mares! para que guíes a todos los que a tu alrededor trabajamos: autoridades, organismos oficiales, importadores, exportadores, consignatarios, estibadores, etc., etc. a fin de que sepamos disipar diferencias, sepamos unir esfuerzos y sepamos prestar servicios para atraer a tus muelles y radas buques y más buques, para el bienestar, para la prosperidad y para el engrandecimiento de nuestra muy amada Isla redonda, patria chica de todos los canariones, que nos une, en definitiva, con nuestra patria grande España.

Armando Bordes Martín

CONVERSACION CON MR. PAVILLARD



decimiento con un "san Ilu, burro macho". Son entrañables recuerdos infantiles de una zona que después ha sufrido una fuerte transformación.

La casa central de Elder, con sede en Liverpool, mantenía una intensa actividad a través de las agencias comerciales — trade makers— establecidas a lo largo de la costa occidental de África para comercializar las semillas de palmeras y otros productos coloniales con los que se obtenían aceites, jabones, comidas para animales y otros derivados, comercio que se canalizaba a través de las líneas Liverpool-West Africa. Las condiciones de la navegación a vapor imponían la necesidad de disponer de puertos de escala para el carboneo a los

África se hacían difíciles de soportar, el continuo peligro de enfermedades y la dureza del viaje hacían estragos entre los expedicionarios. Era triste presenciar los llantos y gemidos de las madres y novias en el muelle Santa Catalina cuando alguien les anunciaba que su chico había muerto en la travesía y ahora quedaba en el mar tras haberse contagiado de la fiebre amarilla. Recuerdo un dicho que era frecuente escuchar en Liverpool con referencia a estos duros viajes que decía: "Si el mar se secara, se podía caminar desde África a Canarias a través de una carretera construida de huesos de hombres blancos".

La presencia británica en la isla era muy activa. Las principales casas co-

TESTIMONIOS DE LA HISTORIA PORTUARIA

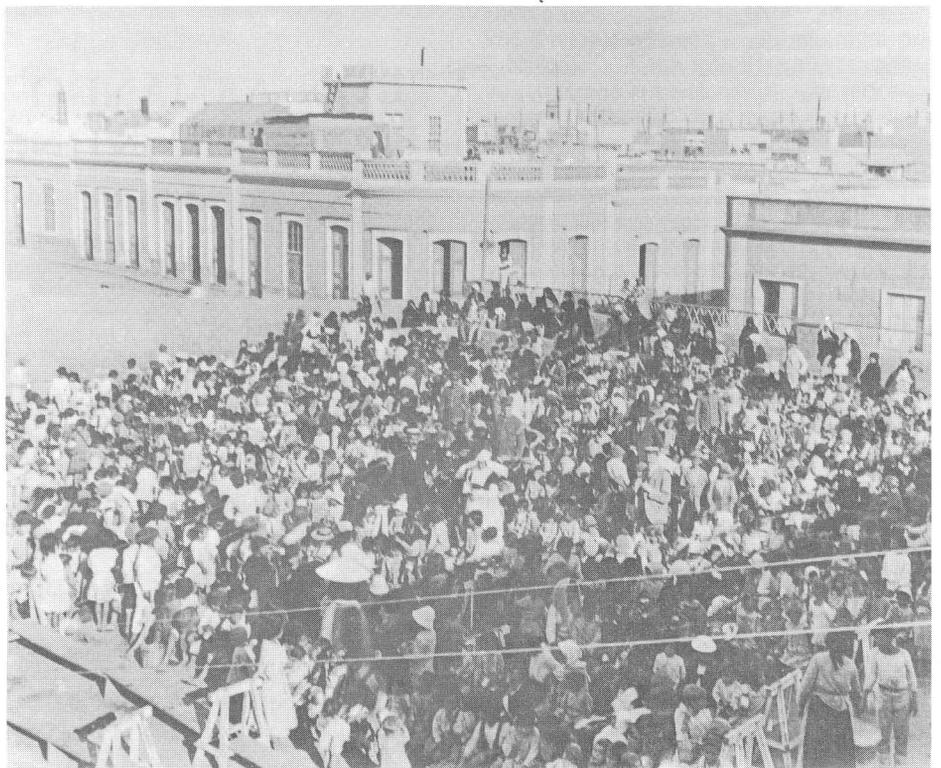
Mi vinculación al Puerto de la Luz viene dada como herencia de familia. Mi padre, Víctor Pavillard, vino a Las Palmas al final del siglo pasado como director de la **Elder Dempster and Company**, que por entonces tenía sus oficinas en la calle Triana, donde hoy se encuentra el Banco Central. Aquí nacimos todos sus hijos y, desde entonces, se estableció en Canarias de forma definitiva.

Con frecuencia la calle Triana quedaba convertida en una "carretera de fango"; era la época en que llovía mucho en Las Palmas y desde el puerto tenían que venir los hombres con las **chalanas** —especie de pequeñas barcas— para cruzar a las mujeres de un lado a otro de la calle mientras a ellos les llegaba el agua a las rodillas. Esa era una estampa típica de la vieja ciudad que queda para el recuerdo.

Cuando el centro de la actividad comercial se trasladaba hacia la zona portuaria, y Elder establece sus oficinas en Santa Catalina, nuestra familia pasó a ocupar una hermosa casa de madera que construyó la compañía en Ciudad Jardín, que no llegaba a ser un barrio aún, sino "la finca de Elder", extendida desde Bravo Murillo hasta Santa Catalina entre grandes extensiones de arenas y las plataneras que impulsara Alfred L. Jones. En aquel gran desierto, para los niños ingleses nuestros mejores amigos eran los chiquillos de Arenales, con quienes jugábamos dando "vueltas de carnero" entre las dunas. Cuando el viento soplabá con fuerza y la arena inundaba la carretera, allí estábamos nosotros esperando que la tartana de turno se detuviera para solicitar alguna moneda de los viajeros a la voz de "peni, peni" y con el brazo extendido; si alguien hacía caer la chiquita de cobre o la de plata de seis peniques, los niños ingleses contestábamos "thank you, very much", mientras que los "diablillos" de Arenales confirmaban el agrá-

buques. Alfred L. Jones se fijó en las condiciones de Las Palmas como escala marítima, y, además, construyó una cadena de hoteles orientada a la actividad de la compañía en la zona africana. En aquel tiempo se enviaba a hombres muy jóvenes —entre los 18 y 24 años— a trabajar en la costa africana, y además tenían que permanecer allí por espacio de 6 meses seguidos. Jones pensó esos hoteles para dar hospedaje a las madres y novias que venían a pasar el invierno y encontrarse con sus seres queridos después de la larga ausencia. Sin embargo, muchos de aquellos jóvenes no podían regresar: las condiciones de vida en

merciales establecidas en el Puerto de la Luz eran inglesas, y entre ellas había una gran interrelación: unas tenían que ver con las otras y se apoyaban entre sí. Mi padre nos contaba la venida a la isla de un ministro español hacia 1910, y cómo al desembarcar divisó numerosos barcos y edificios portuarios engalanados con la bandera británica; sorprendido, preguntó si aquello era una colonia británica o tierra española. Desde entonces se prohibió izar la bandera británica si no estaba acompañada de la española. Aquella viejas estampas del puerto quedan ahora para la historia.



Fiesta benéfica ofrecida por los Sres. Pavillard

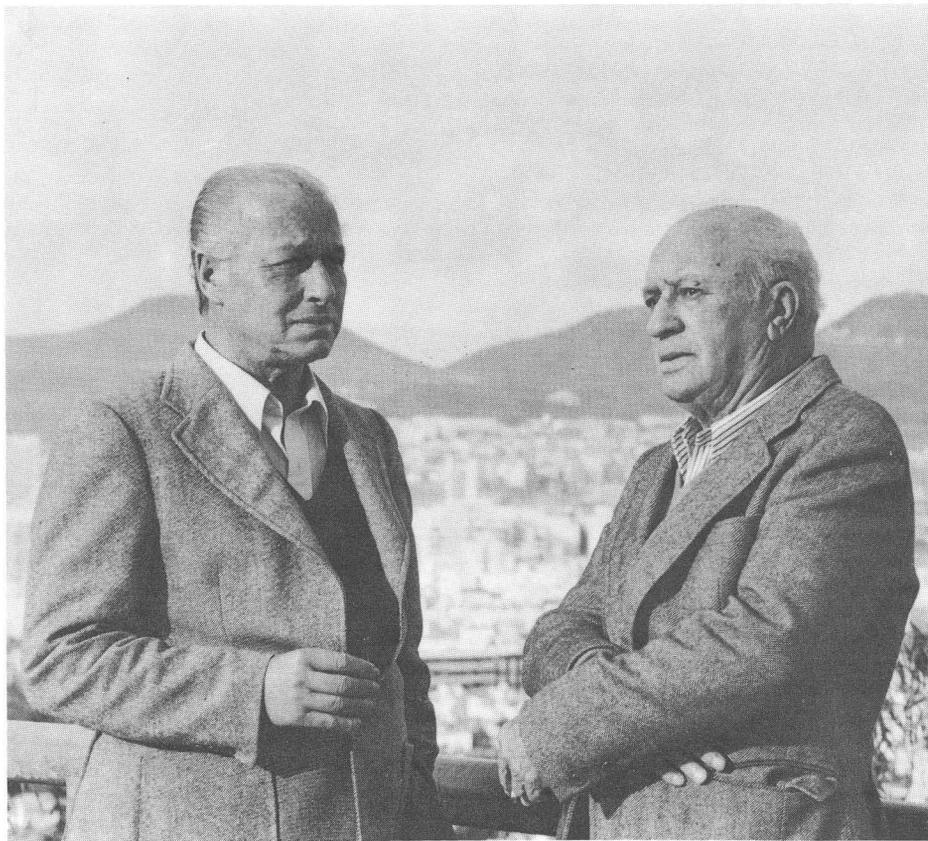
Rogelio y Macías han dedicado 44 y 42 años de sus vidas, respectivamente, a las faenas portuarias de la "carga blanca". A sus años, ya no sienten ganas —"ni siquiera por todo el dinero del mundo"— de volver al más duro de los oficios que se han originado en nuestra historia portuaria.

Comenzamos a trabajar en la carga blanca en el año 36. En aquella época llegaron al puerto gentes de todos los pueblos de la isla y de los otros barrios de la ciudad, sustituyendo a los portuarios que se negaron a trabajar cuando llegó el Movimiento.

Nuestro trabajo siempre ha sido asignado por la Organización de Trabajadores Portuarios, a donde iban los consignatarios a pedir las "manos" que necesitaban (una mano es una cuadrilla de hombres). La OTP nombraba las "listas", que variaron en el transcurso de los años: primero se formaba una lista única en la que nombraban todo el personal que se necesitaba para la jornada; después pusieron dos listas, una de "a bordo", y otra de "tierra"; y ya posteriormente se ampliaron las listas a "maquinilleros" y "motoristas". Además de éstas, siempre existieron listas de "guardería", para guardar la mercancía en el muelle, y lista de "transbordo" para la cuestión del pescado, que se hacía aparte de la otra carga. Para la lista primero nos reuníamos en el muelle de Santa Catalina, pero esto duró poco tiempo, lo mismo que en la entrada al muelle de La Luz (junto a la fábrica de hielo de Gonçalves), ya que después teníamos que acudir a Juan Rejón, hasta que se construyó el edificio actual.

El trabajo de la carga se realizaba antes de muy distinta forma de como se realiza hoy. El muelle no estaba mecanizado y se necesitaba mucho personal, puesto que la forma de descargar o cargar era muy atrasada. Por ejemplo, para los granos teníamos que hacer muchísimas faenas, nada comparables con las de hoy. El grano venía suelto en la bodega del barco y se tenía que cargar con palas en unos grandes baldes que después se engachaban a una pluma y se vertían en el suelo del muelle, donde teníamos que hacer paredes a base de sacos para que el grano no fuera al mar; después se tenía que echar en sacos para cargarlos en los camiones. En algunas épocas la caravana de camiones llegaba hasta Alcaravaneras. Tampoco la fruta que se exportaba venía con los preparativos y el empaquetado de hoy en día, y la mayoría era puesta a bordo suelta o en **huacales**, en el caso de los plátanos. La mayoría de los buques traían trigo y millo, además de la mercancía general, artículos de ferretería, muebles, tejidos..., todos necesitaban un gran trabajo.

De las malas condiciones en que nos desenvolvíamos no queremos ni hablar. Las condiciones de trabajo eran



ROGELIO SANTIAGO BATISTA Y JOSE MACIAS SANCHEZ, TESTIGOS DE LA CARGA BLANCA

muy duras y pasamos bastantes calamidades y sacrificios. El trabajo había que hacerlo a hombros o en carretilla, y los mismo había que cargar sacos de guano de 100 kilos que llevar una carretilla con cinco ceretos de 14 kilos cada uno, y esto hacerlo continuamente del barco al camión y del camión al barco, pero no en un muelle como el de ahora, sino a través de un muelle en mal estado, lleno de piedras y de fango, con adoquines levantados y sin los medios que existen hoy.

Cuando el puerto se fue modernizando y sobraba trabajo, pusieron las listas más severas para que la gente que vivía lejos abandonara la carga; teníamos que venir día y noche, a veces levantarte de madrugada y venir caminando porque no existían transportes. Muchas veces tenías que estar tirado en el puerto, pasando frío y sin trabajar. A muchos también les quitaron el trabajo por echarse un puño de trigo en el bolsi-

llo de la americana, ya que eran los tiempos en que se pasaban miserias.

Por ese trabajo nosotros cobrábamos 15,50 pesetas la jornada en 1936; en realidad no era mal sueldo si trabajabas a diario, pero con frecuencia te pasabas siete u ocho días sin que tocara "turno", ya que había poco movimiento de barcos. Cuando nos levantábamos y caminábamos hacia el puerto, nuestra mayor esperanza era ver al vigía de la Isleta izar las banderas al viento; eran para anunciar a la compañía la entrada a puerto de los buques, y nosotros comentábamos: "deja ver si hoy tengo trabajo, vienen cuatro barcos".

Así fuimos consumiendo nuestros años, trabajando para la "vena aorta" de nuestra tierra, puesto que sin el puerto no somos nada: si se para el puerto, consumimos en tres días lo que tenemos, y después la miseria. Hoy, ya retirados, ¿volver al puerto?, no, ya no más trabajos, ni por mucho dinero.



PEDRO MORALES GARCIA, de cambullonero “Perico el carnicero”

Soy cambullonero desde que nació ya que mi padre no conoció otro trabajo en su vida. En realidad, yo no sé todavía de donde viene la palabra “cambullón”, aunque me suena a “cambalache”, o algo que no está claro pero tampoco una cosa que esté mal. Los ingleses nos llaman “bussinesman” un “hombre de negocios”, que es lo correcto. Y el negocio del cambullón ha sido siempre más o menos honrado: se trata de vender lo que compramos y de repartirnos unos beneficios.

En momentos de crisis ha sido una actividad que ha matado el hambre y gracias al cambullón se fue viviendo en los años cuarenta, al dar mucho dinero al pobre; de ahí que siempre no haya estado muy al margen de la ley. Recuerdo los tiempos de Martín Artajo, cuando era ministro de Gobernación, quien con mano blanda permitía la entrada de mercancías. Y eso que a veces nos trincaba la fiscalía, pero no estaban tan duros como ahora.

Después de la guerra civil el cambullón se concentraba en artículos de primera necesidad que servían para la comida diaria: café, azúcar, jabón, fideos, macarrones, y todos los alimentos que podían paliar la gran hambre que existía. De nosotros vivían remeros, transportistas, tenderos —que en aquella época se dedicaban casi todos al estraperlo—, compradores, fabricantes, y un sinnúmero de familias canarias.

Cuando comenzó la Segunda Guerra Mundial, como ya no había tanta

necesidad, nos dedicamos a las cosas viejas de los barcos para después venderlas, o a los sobrantes de gambuzas, que eran stoks de comidas que el barco tenía que tirar si no las comprábamos. Uno de los negocios a los que el cambullonero se ha dedicado siempre ha sido el de los cabos viejos que después vendíamos para hacer alambres con destino al empaquetado o para tachas en la fábrica de Guanarteme. En época de mi padre, los cabos viejos se les vendían a los padres de Alcorde, que se dedicaban a sacarles el corazón y convertirlos en cabos nuevos; y hoy es uno de los grandes almacenes del puerto.

Buen negocio fue siempre el de las maderas que venían en los barcos para encajar los bidones. Si no las comprábamos, los barcos tenían que tirarlas porque estaban incorporadas en el flete. Llegamos a vender cientos de toneladas de madera, y, con ello, proporcionábamos un beneficio grande a la navegación, evitando que por el puerto hubiera maderas tiradas como si fueran basura. Hasta las propias autoridades nos lo permitían y lo consideraban como bueno. Otro negocio era el de las “barriduras”, o sobrante de la descarga del trigo, millo o cebada; como quiera que los barcos se descargaban a cubo o a balde, mucho grano quedaba tirado por el suelo, y los marineros nos lo daban para después venderlo como comida de animales. Aquellos eran los tiempos en que se necesitaba mucha mano de obra. Después llegó el aparato

moderno, la claca, que levantaba el trigo o el carbón a modo de pinzas.

Por todas estas actividades, el cambullón nunca ha sido contrabando de gran envergadura; siempre se ha orientado como un medio de vida, e incluso ha hecho mucho bien al aprovechar productos que de no ser por nosotros se hubieran tirado. Por los años 40 y 50, el negocio se hacía en bote a remo: subíamos a bordo de los barcos aún sin fondear por medio de un cabo con un gancho que se tiraba a la borda del barco. En esto éramos auténticos especialistas, subiendo a pulso por las popas. La cuestión estaba en hablar primero con los oficiales o con el personal del barco, influía mucho el tener un buen bote y el remar rápido y el primero que hablara se hacía con el negocio: eso era ley para nosotros y nadie trataba de quitártelo si llegabas el primero. Todos nos respetábamos, y entre los cambulloneros del Refugio —con los que yo vivía— formábamos una gran familia que se ayudaban entre todos y donde nos prestábamos dinero sin diez ni veinte por ciento que valiera, con plena confianza ya que conocíamos nuestra honradez.

Pero en el cambullón no todo eran glorias, nosotros lo pasábamos “puta”. No teníamos horario de trabajo: día y noche al pie del cañón si querías hacer algún dinero. Además tropezamos con muchos obstáculos allá por los años 50 y 60 cuando comenzaron a venir los barcos italianos que traían mucha mercancía desde Buenos Aires. Era la época en que cualquier dependiente de una agencia portuaria mandaba más que un ministro, ya que ellos eran los que nos daban los permisos para pasar al muelle o subir a bordo del barco. Para hacerlo teníamos que meternos por las tuberías del muelle del Generalísimo, y allí escondernos hasta que el barco atracara; luego, nos mezclábamos con los de la carga blanca, y una vez dentro, negociábamos y ya nos arreglábamos. Nadie sabe los malos ratos que nos hicieron pasar los guardianes de la Casa Miller, Pedro “el gato”, Paco “el cabozo”, Miguel “el barrigúa”, y Juan Palmés, hoy todos perdonados y que en paz descansan.

El cambullón ha dado, pues, dinero, buenos ratos y también días amargos. Muchas anécdotas y vivencias podría contar de aquella época pasada. Hoy el cambullón es distinto, y ha cambiado tanto que ya casi ni existe el cambullonero. La mayor parte han quedado para el recuerdo, otros hemos cambiado de negocios. Pero para nosotros fue un medio de vida como otro cualquiera.